

Árukidobás a tengeren? – A bizánci nomosz rhodiön nautikosz római jogi párhuzamairól

A hazai bizantinológiában a bizánci jogforrások kutatása az összehasonlító jogtörténet, a medievisztika és a klasszika-filológia módszereinek együttes alkalmazása miatt, meglehetősen periférikusnak számít. Pedig 2009 a bizánci jog nemzetközi kutatásában kitüntetett évnek tekinthető.¹ Éppen 100 évvel ezelőtt, 1909-ben, Oxfordban jelent meg *Walter Ashburner* (1864–1936) jogászprofesszor szövegkritikai kiadásában a bizánci tengerjog kutatásának máig alapvető forrása, a rodoszi² hajózási törvény, a *nomosz rhodiön nautikosz*,³ amellyel a hazai szakirodalom – vízrajzi viszonyainkra tekintettel – kevésbé foglalkozott. Előadásunkban e bizánci törvénynek egyik érdekes és igen különös jogintézményét, a *tengeren törtéző árukidobást* mutatjuk be. Ennek alkalmazása túlmutatott szülőhelye, az ókori Rodosz szigetén. A Római, majd a Bizánci Birodalom, sőt a középkori Európa kereskedő városainak hajózási–tengerjogi statutumai is átvették, tovább fejlesztették. Sőt a mai tengerjogban is megtalálható, mindamellett alapvetően megőrizte kontinuitását a római joggal, az antikvitással.

I.

Rodosz szigete az ókor óta a görögség meghatározó tengeri kereskedelmi központja volt, amely szerepét, Délosz mellett, a Római Birodalom ideje alatt is meg tudta őrizni.⁴ *Sztrabón* is nagy földrajzi munkájában kiemelte, hogy a sziget állandóan önálló tudott maradni, megszüntette a kalózkodást, így hosszú ideig uralkodott a tengeren, valamint egyedülállónak mondja a sziget alkotmányos berendezkedését. Rodosz befolyása a Mediterráneumban elért Ibériáig, ahol gyarmatvárost (Rhodé) is alapított.⁵

A Róma jogfolytonosságát töretlenül folytató Bizánc a szigetet „megörökölte” a Római Birodalomtól. A sziget gazdasági-stratégiai jelentőségét növelte, hogy közel 20 polisz tartozott hozzá Kis-Ázsia és az Égeikum szigeteivel, mint például Kósz, Szamosz, Khiosz, Mütiléné (Leszbosz), Androsz, Naxosz és Paros szigete.⁶ A VII. század második felétől Bizánc számára az arabok jelenléte a Mediterráneumban a bizánci tengeri kereskedelmet is érzékenyen érintette.⁷ Ezt mutatta Szicília, Kréta (826), Málta (870) arab elfoglalása. Habár a birodalom területe gyakorlatilag Kis-Ázsiára és Konstantinápoly városára

¹ 2009 januárjától Páviában tartottak bevezető egyetemi szakkollégiumot a CEDANT (Center for Studies and Research on Ancient Law) keretében „Introduction to Byzantine Law (from Justinian to the Basilica)” címmel. A rodoszi hajózási törvényről PETER PIELER tartott kurzust, a Baszilikáról pedig JAN H. A. LOKIN.

² Előadásunk írásos változatában követve a *Varia Byzantina* sorozatának köteteit, a könnyebb olvashatóság kedvéért, a görög szavak magyar átírásakor a Magyar Tudományos Akadémia által elfogadott elveket követjük (*A magyar helyesírás szabályai*). A magyar nyelvben meghonosodott, közkeletű átírásokat meghagytuk. Így a továbbiakban Rodosz szerepel a Rhodosz helyett.

³ ASHBURNER 1909.; valamint: LEX NAUTICA 1973.

⁴ MARÓTI 2007. Továbbá az ókori előzményekre vonatkozóan bevezető tanulmányt közöl PIRÓTH–SZABÓ.

⁵ Geographika (XIV. 2. 5.) SZTRABÓN 1977. 684–686.

⁶ TODB 1991. 1792.

⁷ A Földközi-tenger keleti medencéjében meghódították Szíriát, Palesztinát, Egyiptomot, Észak-Afrikát.

csökkent, Rodoszt azonban mindvégig sikerült megtartani. Sőt, a szigetnek fontos tengeri stratégiai szerepe lett.

Ugyanis a VII. századtól az elsőként kialakított kisázsiai szárazföldi themák mellett, mint Armeniakon, Anatolikon, Opszikon, létrehozták az első, földrajzi értelemben vett, tengeri themát is.⁸ Ennek közvetlen oka 678-ban Konstantinápoly arab ostroma volt.

Rodosz a VII század második felétől az arab hajóhaddal szembeni határállomássá vált. Ezt a korabeli források is megerősítik. Al-Masūdī rodoszi fegyverraktárról és hajóépítéssel számolt be. A szigetet ezért folyamatosan érték arab támadások. Azóta, hogy Szíria arab kormányzója, Muāvija 649-ben megjelent az első arab flottával a Földközi-tengeren, egyiptomi légénységgel támadásokat indított Rodosz ellen is.⁹ Az arabok 654-ben ki is fosztották, amelynek során elvitték a híres rodoszi kolosszus addig még meglévő maradványait. 807-ben maga Hārūn al-Rashīd is megjelent, de seregével képtelen volt erődjét elfoglalni. Az átmeneti sikereken túl, a szigetet az arabok nem tudták meghódítani. Rodosz aktívan részt vett a bizánci belpolitikában is, hiszen 715-ben II. Anasztasziosz (713–716) uralmával szemben, a themák lázadásában, a rodoszi görög flotta is részt vett. A szigeten összevont themák seregei az arabok elleni vonulás helyett a bizánci fővárosba hajóztak, hogy lemondassák magát II. Anasztaszioszt.¹⁰ 821-ben pedig Szláv Tamás felkelése során a tengerész-thema támogatását megszerezve, a képtiszelet védelmében, nagy hadiflottával megostromolta a fővárost.¹¹

A fent említett okok miatt a tengeri hegemonia megőrzéséért komoly átszervezések történtek. A bizánci területi újjászervezés a tengeri területekre is kiterjedt. Míg korábban egyetlen themában (*Karabiszianoi*) voltak egyesítve a konstantinápolyi és a tartományi flották, III. Leó császár (717–741) leválasztotta a tartományi thema-flottákat és ezekből 740-ben létrehozta Kibürrhaiótón (*Kibyrrhaiótai*) tengeri themát, amely nevét Kibürra helység lakóiról kapta (azaz a „Kibürra-beliek themája”). A thema Kis-Ázsia egész déli partvidékét és tengerét foglalta magában, beleértve Rodoszt is, Anatolikont választotta el a Földközi-tengertől. A sztratégoszának székhelye pedig Attaleiában volt¹² (Ld.: A melléklet térképét.).

A részletekről az egyik legfontosabb forrásként szolgál *Konsztantínosz Porphürogennétosz* császár ifjúkorinak tartott munkája, a Themák Könyve, (*Peri tón thematón* vagy *De thematibus*), amely történeti áttekintéssel, foglalja össze a birodalom keleti és nyugati themáinak leírását.¹³ A *Bíborbanszületett* a birodalom akkori, X. századi 14 themája¹⁴ közül a Rodoszt is magában foglaló tengeri themát a legutolsó helyre (rang) sorolja, amely thema „szégyenletes és rossz” elnevezést (*ephübriszton kai ponéran*

⁸ SCHREINER 2002. 94–95.

⁹ BRÉHIER 2003. 416.

¹⁰ TODB 1991. 1792.; BRÉHIER 1997. 57–58.; Rodosz bizánci történetére: TORR 1886.

¹¹ BRÉHIER 1997. 75.; MORAVCSIK 1966. 117.

¹² BRÉHIER 2003. 419.; BRÉHIER 1997. 601; Bővebben ld. még: M. GRIGORIN- IOANNIDU 1982. 201–221.

¹³ OLAJOS 2003. VII. A mű Pertusi-féle kiadását használtuk. PERTUSI 1952. 79. Constantino Porfirogenito De thematibus. Introduzione testo critico-commento a cura di A. Pertusi. Citta del Vaticano 1952. (Ezúton köszönöm OLAJOS TERÉZIA professzorasszonynak e kiadás rendelkezésre bocsátását.)

A mű korábbi kiadása az ún. bonni corpus-ban található: Constantinus Porphyrogennitus De thematibus et De administrando imperio. Recognovit Immanuel Bekkerus. Bonnae MDCCCXL. 36–39. p. In: Corpus Scriptorum Historiae Byzantinae. Volumen III.

¹⁴ Anatolikon, Armeniakon, Thrakésziön, Opszikon, Optimaton, Bukellariön, Paphlagonón, Khaldia, Meszopotamia, Kolónea, Szebasteia, Lükandia, Szeleukeia, Kibürraiótón. Lásd.: A mellékelt térképvázlatot. In: OSTROGORSKY 2003.

onomaszian) kapott.¹⁵ Mégpedig a Kibürrabeliek „fennhéjázása miatt” (prosz hübrin). E közönséges, hitvány (eutelousz) megnevezés okát a császár abban látja, hogy a themának névadó Kibürra városában „igen gyakran gögös engedetlenség támadt a császári rendeletekkel szemben.”¹⁶ Nyilván az sem véletlen, hogy nem a hatalmas „tengeri védőbástya” Rodosz, hanem erről a poliszról kapta elnevezését e thema.¹⁷ A császár pontosan körülhatárolja a thema területét. Mindenekelőtt sorjában a tengermelletti poliszokkal (parathalasszioi poleisz) kezdi,¹⁸ amelyeket a thema sztratégosza kormányoz.¹⁹

A császár a leírása végén tér rá Rodosz helyzetére.²⁰ Megemlíti Rodosz fegyverraktárát (hoplothékész).²¹ A kulcsmondat pedig: „Rodosz szigete tehát a thema középpontjában fekszik, észak és dél felé, háromszögletű, delta betűt formál.”²² Vagyis a császár nemcsak szárazföldi-tengerparti területeket, hanem tengeri területeket is beleértve tekintette a szigetet, földrajzi elhelyezkedése szerint is, Kibürraiótól thema középpontjának.²³ Kibürrhaiótól megszervezése, a katonai érdeken túl, a tengeri kereskedelem biztonságát és Rodosz iránti bizánci kereskedelemi érdekeltség fenntartását is erősítette. Elég utalni a keresztes hadjáratok során betöltött fontos hajózási állomás szerepére.²⁴

II.

Bár a VII. század Bizánca szegényes jogi forrásokban,²⁵ a történeti szakirodalom azonban, több alapvető „törvényt” kapcsol e korszakhoz: a földműves törvényt (vagy más néven a Mezőgazdasági törvényt)²⁶ (nomosz geörgikosz) a rodoszi hajózási törvényt

¹⁵ PERTUSI 1952. 79.

¹⁶ Ford: Szabó Pál. „διὰ τὸ πολλάκις αὐθαδεῖς τε καὶ ὕβριστὰς γενέσθαι πρὸς τοὺς τῶν βασιλέων ἐπιταγὰς” PERTUSI 1952. 79.

¹⁷ Hogy Rodosz mellőzése talán kapcsolatba hozható a rodosziak 715. évi lázadásával, az előbbi szöveghely alapján nem lehet eldönteni.

¹⁸ Először Milétosztól lefelé Szeleukeia themáig, a keleten fekvő tengerig: Iaszosz, a bargüliakosz-i öböl, Mündosz, Halikarnasszosz, Artemiszia, a Kerameikosz öböl, Knidosz, Oidemosz öböl, Larüma kikötője, Szüimé, Rodosz -szemben lévő- tengerpartja, Telmisszon, Patara, Xanthosz, Phoinix-folyó, Phoinix városa, Phaszélisz, a pergamoni Attalosz városa, Szülaiosz, Pergé, a kalózok fészke Szidé, Szelgé, a spártai telep, a Kasztellon-hegy, Anemourion, Kis-Antiokheia, a névadó Kibürra városa, Szelinos, a hideg vizű Melasz folyó, Szüké, majd maga Szeleukeia kezdődik. Felfelé haladva a szárazföld belsején egészen a Thrák themáig ismerteti Milétosztól felfelé: Sztratonikeia, Piszüé, Hagia, Tauropolisz, Tlón, Podaleia, Szagalasszosz, egészen a Tauros hegyiségig. Kis-Ázsia hegyiségrendszeréig. PERTUSI 1952. 79.

¹⁹ E császári jellemzést érdemes az ókori földrajzíró, Sztrabón bővebb információival is összevetni. A kibürraiak a lüdek leszármazottai, városuk annyira megerősödött, hogy 3 város csatlakozott hozzá. A „Négyváros” szövetségében Kibürra túlsúlya érvényesült, 30 000 gyalogost tudott kiállítani. A római időkben pedig a kibürrai tartomány Ázsia legnagyobb tartománya közé tartozott (XIII. 4. 17.) SZTRABÓN 1977. 662.

²⁰ A császár, a továbbiakban, Rodosz kapcsán még kitér arra, hogy „A xanthoszi Prótozenosz festő az ottani Dionüszosz templomot a rodoszi festők számára egy festménnyel is felékesítette” (ford.: Szabó Pál). Továbbá megemlíti a sziget városának a Peloponnészoszról származó dór alapítóit és idézi Homérosz Iliász-ának hajókatalógusából a rodosziakra vonatkozó sorokat. PERTUSI 1952. 79.

²¹ Már Sztrabón korábbi földrajzi leírásában is szerepeltek fegyvertárak, raktárak, valamint az, hogy a kikötőkbe a rodoszi népnek, fővesztés terhe mellett, tilos volt a bemenetel (XIV. 2. 5.). SZTRABÓN 1977. 684.

²² Ford.: Szabó Pál.

²³ „ἡ δὲ Ῥόδος ἡ νῆσος μέση μὲν κεῖται τοῦ θέματος, ἀποβλεῖ δὲ πρὸς βορρᾶν τε καὶ νότον, δελτωτὴ τὸ σχῆμα, τὴν δὲ γραμμὴν τρίγωνος.” PERTUSI 1952. 79.

²⁴ 1097–1099 között a rodoszi kereskedelmi hajók szállították az utánpótlást a kereszteseknek Antiokhiába. A szigetet 1309-ben a johanniták foglalták el.

²⁵ OSTROGORSKY 2003. 99.

²⁶ A földműves törvényt, kritikai szövegkiadásban, szintén a korszakkal foglalkozó Ashburner tette közzé 1910-ben. W. ASHBURNER: The Farmer's Law. In: *Journal of Hell. Studies* 30 (1910) 85–108. 32 (1912) 68–95.

(*nomosz rhodiön nautikosz*) valamint a *hadügyi törvény (nomosz sztratiótikosz)*.²⁷ Míg a földműves törvény írásba foglalását a VII. század végére, esetleg a VIII. század elejére feltételezik, addig „testvérét” a rodoszi hajózási törvényt is Kr. u. 600–800 közé helyezik.²⁸ Bár e törvények a „képromboló” császárok jogalkotásába illeszthetők bele, mégis érthető a történészek datálási bizonytalansága mindkét jogforrás pontos keletkezési idejének meghatározásában, hiszen ezek nem egyetlen törvényhozási alkalom eredményei, hanem más jellegű jogforrásból, szokásjogi szabályokból (*consuetudo*) alakultak ki. A rodoszi hajózási törvény a tengeri szokásjogon, évszázados gyakorlatban kipróbált szabályokon alapult, ezekből lett összegyűjtve és írásba foglalva. A tengerjogra különösen érvényes, hogy nem „tisztelet” a történelmi korszakhatárokat, „átlép” rajtuk. Ebből erednek antik és középkori, sőt jelenkori párhuzamaik. Tekintsük át ezeket.

A rodoszi hajózási törvény antik *görög jogi párhuzama* a görögség klasszikus korától ered. A kereskedelem fellendülésével, az egyes görög poliszok önálló szabályozása mellett már, különösen a hellenisztikus görög jogban, majd a római jogban is megjelent a Mediterráneumban közösen alkalmazott, egyfajta görög kereskedelmi „common law”.²⁹ A rodoszi hajózási törvény görög előzményeinek kutatását megnehezíti, hogy ilyen néven írásos görög törvény ebből az időszakból nem maradt fenn.

A római időszakból már van írásos forrásunk. *I. Justinianus* császár (Kr. u. 527–565) megbízásából, a késő római császárkorban 5 év alatt (528–533) összeállított hatalmas jogi összefoglalás, a *Digesta* tartalmaz rodoszi tengerjogi rendelkezéseket.³⁰ Abban a tekintetben nem egységes a szakirodalom, hogy ez az egész rodoszi hajózási jog vagy csak annak egy része lehetett.

Rodosz a bizánci tengeri kereskedelemben és a hajóforgalomban is megőrizte vezető szerepét. Ezt mutatja az is, hogy még a középkori tengeri hajózási szabályok is a rodoszi tengerjogi gyakorlaton, szokásjogon alapultak. A rodoszi hajózási törvény ennek ellenére önállóan sosem jelent meg kéziratban, hanem bizánci joggyűjtemények vagy maga *Baszilika* részeként olyan kéziratokban, amelyek részben vagy egészben tartalmazták szabályait.³¹

A makedón–dinasztia jogi kodifikációjának végpontját a legnagyobb, a *Digestához* mérhető, törvénygyűjtemény jelentette, amelynek munkálatai *VI. (Bölcs) Leó* (886–912) császár uralkodása alatt fejeződtek be.³² A 60 könyvből álló *Baszilika* tárgy szerint foglalta össze a bizánci jogot, így tartalmazott tengerjogi rendelkezéseket is.

A *Baszilika* 53. könyve tengerjoggal foglalkozik, de a szövege nem maradt ránk, ami sajnos lehetetlenné teszi a vizsgálatát.³³ E könyvnek viszont a kéziratokban fennmaradtak a címei. Az 1–6. címek³⁴ elég széleskörű tengerjogi tárgykört mutatnak. „A *hajótu-*

²⁷ Lásd: ASHBURNER: 1909; BRÉHIER 2003. 180.

²⁸ OSTROGORSKY 2003. 99. Erről korábban: OSTROGORSKY 1929–1930. 396. Valamint: ZACHARIAE VON LINGENTHAL 1955; ASHBURNER 1909. 112.

²⁹ SÁNDOR 2000. 342–343.

³⁰ BRÉHIER 2003. 178.

³¹ Elég utalni az előbbiekből a vatikáni görög kéziratokra a XI. századtól (Vaticanus graecus 2073, Vaticanus graecus 845, Vaticanus graecus 844. stb.). Összefoglaló kézírata az ún. *Synopsis Maior*, amely a X. század elejéről való (ASHBURNER 1909. 31.). Ennek első, nyomtatásban is megjelenő kiadása Ioannes Leunclaius nevéhez fűződik, mégpedig a magyar polihisztor Zsámboki János kézírata alapján. (Bázel 1575.)

³² BRÓSZ–PÓLAY 1989. 86; BRÉHIER 2003. 181.

³³ ATKINSON 1954. 94. Atkinson szerint talán nem véletlen, hiszen az 53. könyv nem kifejezetten római, hanem csak *peregrinusokra* vonatkozó joganyagot tartalmazott. ATKINSON 1954. 96.

³⁴ Idézi: ASHBURNER 1909. 99.; ATKINSON 1954. 96–97. Fennmaradtak egy XVII. századi latin nyelvű fordításban (Francesco Venturi *Synopsis-a*) is: A hajósvállalkozás vezetőjéről, a hajóskapitányról, a fogadóokról és azon keresetekről, amelyek velük vagy ellenük indíthatók. A hajó megvédelmezéséről. A hajótörésről, rab-

lajdonosokról, a megbízottakról, a hajósokról, az átvevőkről³⁵ (fuvarozókról), valamint az azok ellen vagy védelmükre történő keresetindításról³⁶ (1.). A hajó megvédelmezéséről (2.). A hajóroncsról, a (ki)rablásról, az (áru) kidobásról és az együttes arányos hozzájárulásról (3.). A hajó megbízásba³⁷ vagy a használatba adásáról, avagy a megegyezéséről³⁸ (4.). A tengeri kölcsönről (5.). A tengerészekről, halászekről, a halászatról és a tengeri jogról (6.). A bor³⁹ eladásáról és vételéről (7.).⁴⁰ Némely kézirat, mint például a Synopsis Maior, tartalmaz még egy sokat sejtető 8. címet is: A rodosziak törvényének fejezetei, illetve a rodoszi törvény árukidobás szerinti fejezetei, avagy a hajózásról.⁴¹

A szakirodalomban élénk vita bontakozott ki a rodoszi hajózási szabályok eredeti jellegéről és a Baszilikához való viszonyáról. A *nomosz rhodiön nautikosz*, mint látjuk, nem egyedüli forrása a bizánci tengerjognak.⁴² A kutatók egy része (Fabrot, Heimbach) feltételezte, hogy a rodoszi törvényt már korábban megalkották majd eredeti és szerves része lett a Baszilikának. Mások (Zachariae von Lingenthal, Ashburner) szerint viszont csak röviddel a Baszilika befejezése után illesztették hozzá, az 53. könyv 8. címeként a kodifikáció textusához.⁴³ Az utóbbi érvet támogatja az a tény is, hogy a Baszilika nem tartalmaz a jusztinianuszi Digestához képest új szabályokat, a hajózási rendelkezéseket megtartották.⁴⁴ A Baszilika Előszava is megemlíti, hogy csak átrendezi, jobb sorrendbe helyezi a Digesta anyagát, nem állítja, hogy új jogot ad hozzá.

Ehhez a sajátosan komplementer két joganyaghoz kapcsolható a rodoszi hajózási törvény, amely inkább kitölti a Baszilikát, – így a Digesta –, joghézagait. Nem rombol le semmit a római jogi alapokból, hanem azokkal a tárgyakkal foglalkozik, amelyeket a

lásról, árukidobásról (*iactus*), és a kármegosztásról, hozzájárulásról (*contributio*). A megbízott, segéd alkalmazásáról, a hajó bevallásáról. A tengeri kölcsönről (*pecunia traiecitia*). A halászekről és halászatról, a tengerijogról (ASHBURNER 1909. 100.).

³⁵ Atkinson figyelmeztet, hogy itt nem a szokásos római jogból ismert fogadóról lehet szó, hanem inkább a fuvarozóról, aki átveszi az árut. ATKINSON 1954. 97.

³⁶ Megjegyezzük, hogy az ἀγωγή szó jelentése kettős. Egyrészt valóban fordítható „szállítás”, „fuvarozás”-ként, másrészt perijogi jelentésében az „idézés”-t is jelentheti, a kereset (*actio*) megindítását vagy a pervezetést. A Baszilika 53. könyve címeinek latin fordítása ezt a jelentést használta „De exercitoribus nautis et cauponibus et actione quae ipsius vel adversum ipsos competit”. ATKINSON 1954. 97.

³⁷ A „ληγατευμένον” mediális-passzív participium véleményünk szerint nem görög, hanem latinból átvett jogi terminológiának tűnik. A latin elküld, megbíz, örökségül hagy jelentésű *lego* ige sejlik fel mögötte. Ebben az értelemben fordítottuk.

³⁸ Ennél pontosabb jogi jelentést nehéz adnunk, hiszen nincs párhuzamos bizánci szövegünk erre vonatkozóan. Atkinson feltételezi „a letétbe helyezés” jelentését is. ATKINSON 1954. 98.

³⁹ Egyáltalán nem meglepő, hiszen egykor Rodosz kereskedelmének egyik fő tételét képezte az állam által ellenőrzött borkereskedelem. ATKINSON 1954. 98.

⁴⁰ Ford.: Szabó Pál.

⁴¹ „α' περὶ ναυκλήρων καὶ πιστικῶν καὶ ναυτῶν καὶ πανδοχέων, καὶ τῆς κατ'αὐτῶν ἡ ὑπερ αὐτῶν ἀγωγῆς.

β' περὶ πλοίου ἐδικουμένου.

γ' περὶ ναυαγίου καὶ ἀρπαγῆς καὶ ἀποβολῆς καὶ συνεισφορᾶς.

δ' περὶ πλοίου ληγατευομένου ἢ ἐν χρήσει διδομένου ἢ ὁμολογουμένου.

ε' περὶ δανεισμάτων διαποντίων.

ς' περὶ ἀλιέων καὶ ἀλιείας καὶ δικαίου θαλάσσης.

ζ' περὶ πρᾶσεως καὶ ἀγοράσεως οἴνου.

η' τὰ κεφάλαια τοῦ νόμου τῶν Ῥοδιῶν κεφάλαια νόμου Ῥοδιῶν κατ'ἐκβολὴν ἢ περὶ ναυτικῶν.” Idézi: ASHBURNER 1909. 99.

⁴² ASHBURNER 1909. 98.

⁴³ ASHBURNER 1909. 99.

⁴⁴ ASHBURNER 1909. 255.

Basziliká nem vagy nem tökéletesen szabályoz. Pl.: A hajó megmentőjének díjáról, ami a Baszilikában nem található.⁴⁵ Ez igen figyelemreméltó annak tükrében, hogy a „képtiszteelő” Makedón-dinasztia császári jogalkotási munkája általában hatályon kívül helyezte a képromboló mozgalmat támogató császárok korábbi törvényeit.

Anélkül, hogy ismertetnénk a rodoszi hajózási törvény teljes szöveg hagyományát és nyomtatott későbbi kiadásait, a törvény Ashburner általi kiadása szerkezetében *M. Pardessus* nagy kiadására megy vissza, aki 1828-ban a „*Collection de Lois Maritimes*” című gyűjteményében 3 részre osztotta a rodoszi joganyagot, ezt követték a későbbi kiadások is.⁴⁶

Az I. rész a *Prologosz*, amely a rodoszi jog ókori eredetére vonatkozóan tájékoztat bennünket. Görögös alakban említi Tiberiosz,⁴⁷ Pertinax, Loukiosz Szeptimiosz Szeverosz római császárokat, akik a rodoszi hajózási törvényt meghagyták (*etheszipszan*). Továbbá Vespasziánoszt és Traianoszt is. Ez a rész nagyszerű adalékokkal szolgálhatna a rodoszi tengerjog ókori történetéhez, de hitelét rontja, hogy a legkorábbi kéziratokból hiányzott, később függelékként illeszt(h)ették hozzá.⁴⁸

A törvény gerincét a II. rész 19 és III. rész 47 fejezete alkotja, amelyek nagyon heterogén, vegyes témakört fognak át, számozott fejezetekre (*kephalaia*, *capitula*) vannak tagolva, a nagyobb témaköri egységek, címek (*titloi*) hiányoznak.⁴⁹

Mi e fejezetek közül kifejezetten a tengeren történt árukidobással (*apobolē*, *ekbolē*⁵⁰) kapcsolatos rendelkezéseket vizsgáljuk. A III. részből ezek az alábbi fejezetek:

9. A hajóskapitányról és utasokról/fuvaroztatókról az árukidobás eldöntéséről.⁵¹

33. Az árukidobás után hajótörést szenvedett hajóról.⁵²

35. A hajóról, amelyről a megmaradt árbocot kidobták.⁵³

43. A hajóról, amelyről a rakományt és a felszerelést dobták ki.⁵⁴

44. A hajóról, amelyről az árbocot és a viharban megmaradt kormányrúd⁵⁵ felső részeit kidobták.⁵⁶

⁴⁵ ASHBURNER 1909. 112.

⁴⁶ REEDIE 1841. 63.

⁴⁷ Talán Tiberius (a későbbi császár), aki egy időre ténylegesen visszavonult Rodosz szigetére, ahonnan Kr. u. 2-ben tért vissza Augustushoz. Vagy Tiberius Claudius Drusus, akihez a szöveg szerint a leendő császár, Neró fordult a rodosziak kérésével, hogy a hajósvállalkozóknak és az utasoknak, kereskedőknek (*emporosz*) a tengeren és viharban megtörtént (kár)eseményei e hozzájárulás megítélése alá kerüljenek ASHBURNER 1909. 39–40.

⁴⁸ Csupán a XII. századi kéziratokban maradt fenn, ezért későbbi lehet, mint a II. és a III. rész. ASHBURNER 1909. 71.

⁴⁹ A II. rész 19 rövid fejezete foglalkozik többek között: a hajózási vállalkozásokban (*koinónia*, *societas*) részt vevők nyereség részesedésével (*kerdo-koinónia*), a hajón rendészeti szabályokkal, a kapitány (*nauklérosz*) felelősségével, a hajóra felvitt értéktárgyak letétbe helyezésével. Valamint a hajó felértékelésével (16. fejezet).

A törvény III. része ez előbbinél bővebb terjedelmű: 47 fejezetet tartalmaz szintén változatos tárgykörben. Pl.: A hajóról történő lopással, rablással (A hajó horgonya és más felszerelései.), a kalóztámadással (1–4. fejezetek), a fedélzeten kitört verekedéssel, emberöléssel (5–7. fejezetek), az utasok/kerekedők hajóra felvitt (személyes) értéktárgyainak a kapitánynál való letétbe helyezésével (12. 14. 15. fejezetek). A hajó megsérülésével, a hajótöréssel (10. fejezet). A tengeri kölcsönről (16. fejezet). Továbbá a második felében több fejezet (24–44. fejezet) szabályozza az út során az árukban és hajóban keletkezett károkhoz való közös hozzájárulás (*συμβολή*, *contributio*) módját és mértékét.

⁵⁰ ἀποβολή, ἐκβολή. A görög jogi kifejezés már a Kr. e. IV. századi athéni szerződésekben feltűnik. Rómában Kr. e. 200 körül datálható Naevius és Varro műveiben. ATKINSON 1954. 97.

⁵¹ „θ’ περὶ ναυκληρου καὶ ἐπιβατῶν περὶ ἀποβολῆς βουλευμένων.” ASHBURNER (gr. text) 1909. 6.

⁵² „λγ’ περὶ πλοίου μετὰ τὴν ἐκβολὴν κλασματισθέντος.” ASHBURNER (gr. text) 1909. 8.

⁵³ „λε’ περὶ πλοίου ἀποβολὴν τῆς καταρτίας ὑπομείναντος.” ASHBURNER (gr. text) 1909. 8.

⁵⁴ „μγ’ περὶ πλοίου ἐκβολὴν ποιήσαντος τοῦ γόμου καὶ τῶν ἐξαρτίων.” ASHBURNER (gr. text) 1909. 9.

Bár a címek nem minden esetben fedik a fejezetek pontos tartalmát, e szabályok mind az árukidobás rodoszi szabályainak alkalmazási feltételeit tartalmazzák. Viszont, hogy ezeket megfelelően értelmezni tudjuk, vissza kell mennünk a Digesta szabályaihoz. Itt kapcsolódik a bizánci hajózási törvényünk a római joghoz.

A jusztinianuszi kodifikációba beillesztették az árukidobásról (*iactus, iactus mercium*) addig meglévő rodoszi tengerjogi szabályokat és annak gyakorlatban már alkalmazott feltételeit. A Digesta 14. könyve 2. címében önállóan foglalkozik az árukidobásról szóló rodoszi törvénnyel. D. 14. 2. *Lex Rhodia de iactu mercium* címmel. Innentől, a párhuzamok és eltérések ismertetésével, az összehasonlító jogértelmezésre helyezkedünk, hogy jobban megmutatkozzon a római és a bizánci jog megfelelő szabályainak egymáshoz való viszonya, változása.

Legelőször tisztáznunk kell, hogy egyáltalán miért és mikor dobnak ki a hajóról szándékosan árukat a tengeri szállítás során. Az árukidobás fogalmát a bizánci forrásunk nem határozza meg. Azt a Digestában találjuk. „A rodoszi törvény szerint, ha a hajó megkönnyítése céljából árukat dobtak ki, akkor mindenki arányos hozzájárulásával (*contributio*) megtérítendő az (a kár), amit mindenki érdekében⁵⁷ okoztak.”⁵⁸ Ez a nagyon szabatos és tömör jogi megfogalmazás részletesebb értelmezést kíván. Vagyis nem általában történik az áru kidobása, hanem kifejezetten a hajó megkönnyítése esetén. A Digesta további fontos kitétele: „ez a méltányosság akkor helyénvaló, amikor a kidobás a többiek segítségére, közös veszélyben, a hajó megmentésére lett elhatározva.”⁵⁹ Az ilyen közös veszély leggyakoribb esete a tengeri vihar. A hajón könnyíteni kellett, hogy az ne süllyedjen el a rajta szállított árukkal. Ha megtörtént az ilyen árukidobás, ezt a kárt meg kellett téríteni a károsult árutulajdonosok számára, hiszen az áruik egy részének, egészének tengerbe vetése nyilván súlyosabban érintette azokat a fuvaroztatókat, utasokat, akiknek áruai áldozatul estek a kidobásnak. A többieknek ennek a kárnak a megtérítésében arányosan, hozzájárulás fizetésével kellett részt vállalniuk. Mivel, ahogy ezt Paulus kifejtette: „A legméltányosabb mindenki számára az, hogy a kár váljon közös kárává mindazoknak (is), akik miatt - mások áruinak kidobásával - bekövetkezett azért, hogy saját áruikat épen, sértetlenül birtokolják”⁶⁰. Tehát akiknek áruai így megmenekülnek, arányos hozzájárulással tartoznak azoknak, akiknek áruai odavesztek. „Világos, hogy akiknek az érdekében állt a kidobás, azok hozzájárulással tartoznak, mivel ez a kötelezettség⁶¹ a megőrzött árukért jár. Így a hajótulajdon is részarányosan kötelezett.”⁶² A Digesta továbbá szigorúan megkülönböztette, hogy ilyen közös hozzájárulásra csak kidobás (*iactus*) esetén kerülhet sor: „hivatalos véleményünk szerint mi megkülönböztetjük, hogy a megrongálódás milyen okból következett be, vagyis: vajon csupán az áruk kidobása által következett be a kár vagy valamilyen más

⁵⁵ A kormánysszerkezet felső része, amelybe a rúd van belehelyezve.

⁵⁶ „μὲν περὶ πλοίου ἐκβολὴν τῆς καταρτίας ἢ τῶν αὐχένων ἐν ζάλῃ ὑπομείναντος.” ASHBURNER (gr. text) 1909. 9.

⁵⁷ ti.: mindazoknak, akik ugyanazon a hajón szállították áruikat.

⁵⁸ Ford.: Szabó Pál (Paulus D. 14. 2. 1.). „*Lex Rhodia cavetur, ut si levandae navis gratia iactus mercium factus est, omnium contributione sarcitur quod pro omnibus datum est.*” MOMMSEN 1928. 219.

⁵⁹ Ford.: Szabó Pál (Hermogenianus D. 14. 2. 5.). „*huius aequitatem tunc admitti placui, cum iactus remedio ceteris in communi periculo salva navi consultum est.*” MOMMSEN 1928. 220.

⁶⁰ Ford.: Szabó Pál (Paulus D. 14. 2. 2. pr.). „*aequissimum enim est commune detrimentum fieri eorum, qui propter amissas res aliorum consecuti sunt, ut merces suas salvas haberent.*” MOMMSEN 1928. 220.

⁶¹ tributum

⁶² Ford.: Szabó Pál (Paulus D. 14. 2. 2. 2.). Hiszen az árukidobás célja végső soron a hajó megmentése. A hajófuvarozó őrzési (custodia) - felelőssége már a köztársaság korában megállapított volt a reá bízott dolgo-kért. Ld.: MOLNÁR 1994. 86.

okból, mint például, ha az áru valahol a sarokban fekiúdt és a hullámok ragadták el.”⁶³ Az előbbi Digesta helyekből is látható, hogy a római jogászok pontosan meghatározott feltételek teljesüléséhez kötötték a rodoszi árukidobási szabályok alkalmazását:⁶⁴ 1. A kár bekövetkezte: az áru sérülése, elvesztése, a hajónak vagy annak felszerelésének sérülése, elvesztése, kidobása, kivágása. 2. A károkozásnak szándékosnak és célzatosnak is kell lennie: hogy megmentse egymás árúit a lehető legnagyobb mértékben. 3. E károkozásnak el kell érnie a szándékolt eredményt. A közös biztonság bekövetkezzen, a hajó ne süllyedjen el. Meglegyen az a hatalom, ami elegendő a hajó irányításához.

Az árukidobás szándékosságának nem feltétlenül kell magában foglalnia a kidobott áru tulajdonosának szándékát vagy beleegyezését! Elég a közös, a többségi szándék: „consultum est.” A Digesta nem vizsgálta a tulajdonosok konkrét cselekedetét, „önkéntességét” „buzgóságát”, csupán azt, hogy az eredmény ugyanaz legyen: a szándék a hajó megmentésére irányuljon és a kívánt eredményt érjék el.

Ehhez képest a bizánci rodoszi hajózási törvény alapvető eltérést mutat. Bár az árukidobás bizánci szabályozásában a *III. rész 9. fejezete*⁶⁵ az eddigi római jogi alapelven nem változtat, de a végrehajtását módosítja. „Ha a hajótulajdonos/hajóskapitány (nauklérosz) árukidobást fog elhatározni, kérdezze meg az utasokat/kereskedőket (epibatai), akiknek vagyonuk van a hajón, hogy mi legyen, ezt szavazással döntsék el.”⁶⁶ Vagyis már „demokratikusabbá” vált az árukidobás alkalmazása. A hajóskapitánynak előtte kötelessége a hajón lévők véleményét kikérdezni, majd utána együttesen szavazzanak (pszéphon poieitószan). Szavazás nélkül nem érvényes, a kidobást nem lehet egyedül, önhatalmúan végrehajtani vagy végrehajtatni.

A bekövetkezett kárhoz való közös hozzájárulást is pontosan szabályozza. Az árukidobás után, a veszély elmúltával értékebecslést kell tartani (ektimaó) Ebbe beleszámít a személyes holmi is: ágytakaró, ruha, a díszes öltözék, a fegyverzet is. Az értékebecslés során azonban a hozzájárulás mértékének pénzbeli határt szab, amit a megfelelő súlymértékekben rögzít.⁶⁷ „A hajótulajdonosnak, az utasoknak (kereskedőknek) ez ne legyen több mint 1 litra⁶⁸; a kormányosnak és az al-kormányosnak nem több mint fél litra; a hajósoknak 3 gramma⁶⁹. A (rab)szolgák (paidesz) vagy bárki más, aki nem az eladás céljából hajózik az értéke szerint. Ha valakit viszont eladás céljából visznek, 2 mina.⁷⁰ Ugyanez, ha a vagyont az ellenség vagy rablók vagy (†) közös hadsereg ragadja el a tengerészek vagyonával⁷¹ együtt, ugyanerről közös szavazással döntsenek és ugyanígy számolják össze. Ha haszonról szóló szerződést kötöttek⁷² (szümphónon kerdokoinónia), mindezek (ti. az árukidobás) után, együtt kell szavazni mindarról, ami a hajón van és magáról a hajóról, és minden egyes személy vallja be a nyereséget és a bekövetkezett kárt”.

⁶³ Ford.: Szabó Pál (Callistratus D. 14. 2. 4. 2.). „illa sententia distinguuntibus nobis, deteriore ex qua causa factae sunt, id est utrum propter iacta nudatis rebus damnum secutum est an vero alia ex causa, veluti quod alicubi iacebant merces in angulo aliquo et unda penetravit” MOMMSEN 1928. 220.

⁶⁴ ASHBURNER 1909. 256.

⁶⁵ Ford.: Szabó Pál

⁶⁶ „ἐὰν περὶ ἐκβολῆς βουλευσῆται ὁ ναύκληρος, ἐπερωτᾶτω τοὺς ἐπιβάτας οἱς χρημάτων ἐστὶν ἐν τῷ πλοίῳ. ὅτι δε ἐὰν γένηται, τοῦτο πῆφον ποιείτωσαν.” ASHBURNER (gr. text) 1909. 16.

⁶⁷ Ford.: Szabó Pál.

⁶⁸ Litra római súlymérték (libra), 1 litra általában 0, 33 kg, 333 gr. Szinonimaként is használták a talantonnal. SCHILBACH 1970. 172.

⁶⁹ A gramma római súlymérték. A római nehéz libra 288-ad része, az uncia 24-ed része. SCHILBACH 1970. 184.

⁷⁰ A mina súly és pénzegység. A talanton 60-ad része. SCHILBACH 1970. 171.

⁷¹ ASHBURNER 1909. 91.

⁷² A kereskedők és a hajósok között.

A Digestában minden érdekelt arányos hozzájárulásra kötelezett. Alapelv, hogy a bekövetkezett kárnak a megmentett áruk tulajdonosai között részarányosan kell közössé válnia, megosztódnia, ezért per is indítható volt (Paulus D. 14. 2. 2. pr. „*ut detrimentum pro portione communicetur*”). A hozzájárulás mértéke: „A hozzájárulás összegét pedig az áru értéke⁷³ szerint kell felosztani. Szabad jogállapotú embert értékbécslés tárgya nem lehet.”⁷⁴ Rabszolga viszont, mint *res Mancipi* természetesen lehetett. „A rabszolgákat is, akik a tengerbe veszttek nem kell magasabb értékre felbecsülni az értékbécslés során, mint azokat, akik a hajón megbetegedtek vagy magukat a vízbe vetették.”⁷⁵

A Digestában továbbá el kell különíteni az „odaveszett áruk” értékbécslését és a „megmentett áruk” értékbécslésének szabályait a hozzájárulásban. Míg az odaveszett áruk eredeti, régi vételárát vették figyelembe, addig a megmenekült áruk jelenlegi, piaci érték szerint számítanak! „A kárhoz való hozzájárulás, –értékbécslés szerinti–, részarány (összege),⁷⁶ amellyel helytállni szoktak, azon áruk értékéből tevődik össze, amelyek megmaradtak és azokból, amelyeket kidobtak. Nem számít bele, ha azok az áruk, amelyek elveszttek, többet is eladhatóak lennének, mivel a helytállás⁷⁷ a (bekövetkezett) kárt⁷⁸ és nem az (elmaradt) hasznol⁷⁹ pótolja.”⁸⁰ Azonban azon áruk esetében, amelyeknek az értékével a hozzájárulást kell megadni,⁸¹ az értékbécslés ne annyiért legyen megtartva, amennyiért megvásárolták azokat, hanem amennyiért eladhatóak.”⁸²

A hajózási törvény – Ashburner számára is elég homályosnak tűnő – III. rész 33. fejezete⁸³ az árukidobás után hajótörést szenvedett hajó esetét is szabályozza, amikor is az áruk egy részét csónakban biztonságba helyezték: „Ha a hajótulajdonos az árukat a szerződés szerinti helyre elhelyezte, és a hajó szerencsétlenül járt: a viteldíjat teljes mértékben vegye vissza a kereskedőtől. A már kidobott áruk, melyek az együtt hajózók által már halászcsonakban⁸⁴ biztonságban vannak a hajóval együtt, továbbá a hajón megtalált áruk,

⁷³ A „*praetium*” A vételi érték és a mindenkor eladási érték. A megállapítása értékbécslés (*aestimatio*) útján történt.

⁷⁴ Ford.: Szabó Pál (Paulus D. 14. 2. 2. 2.). „*iacturae summam pro rerum pretio distribui oportet. Corporum liberorum aestimationem nullam fieri posset.*” MOMMSEN 1928. 220. Az emberi test értékbécslésének tilalma csak a szabad emberekre vonatkozott, az együtt utazó rabszolgákat értékük szerint figyelembe kellett venni. FÖLDI 1997. 218–219.

⁷⁵ Ford. Szabó Pál (Paulus D. 12. 2. 2. 5.). „*servorum quoque qui in mare perierunt non magis aestimatio facienda est, quam si qui aegri in nave decesserint aut aliqui sese praecipitaverint.*” MOMMSEN 1928. 220. Az elvesztett dolgokhoz hasonlóan, elég az eladási értéket figyelembe venni.

⁷⁶ *portio*

⁷⁷ A szövegbeli megnevezése: *praestatio*.

⁷⁸ Római jogi fogalommal a *damnum emergens*, a tényleges kár. BRÓSZ-PÓLAY 1989. 343.

⁷⁹ E törvény rendelkezése szerint a kidobott áruk esetében az elmaradt haszon (*lucrum cessans*) nem vehető figyelembe, csak a vételár.

⁸⁰ Mai kifejezéssel élve a kárnszerzés tilalma.

⁸¹ Azon árukkal, amelyekkel helytállni kell a piaci lehetséges többletár is figyelembe vehető. E kétféle elbírálás kérdéseire ld.: FÖLDI 1997. 219–220.

⁸² Ford.: Szabó Pál (Paulus D. 12. 2. 2. 4.). „*Portio autem pro aestimatione rerum quae salvae sunt et earum quae amissae sunt praestari solet, nec ad rem pertinet, si hae quae amissae sunt pluris venire poterunt, quoniam detrimenti, non lucri fit praestatio. Sed in his rebus, quarum nomine conferendum est, aestimatio debet haberi non quanti emptae sunt, sed quanti venire possunt.*” MOMMSEN 1928. 220.

⁸³ Ford.: Szabó Pál.

⁸⁴ Itt Ashburner angol fordítása, véleményünk szerint, pontatlan („into warehouse are safe” ASHBURNER 1909. 109). Lehetségesnek tartjuk, hogy a görög szöveg itt a latin (h)oria szóval jelöli a (halász)csónakot, nem a görög σκάφη kifejezéssel. Ellentétben a Digesta görög szóhasználatával (Ld. 81. jegyzet).

magával a hajóval együtt a hozzájárulásban részt vegyenek.”⁸⁵ Vagyis mind a kidobott, mind a megmentett áruk tulajdonosainak részt kell vennie a közös kár megtérítésében. Ugyanis még a kidobott áruval való helytállás felelőssége sem szűnt meg akkor, ha az illetet utólag megtalálták. Láthatjuk, hogy a bizánci *dologi jog* is megkülönböztette a „kidobott áruk” (*ta ekbeblémena phortia*) és a „megtalált áruk” (*ta heuriszkomena phortia*) jogi sorát. Ugyanígy részt kell vennie magának a hajónak is a kár megtérítésében.

A Digesta szigorúan megkülönböztette azt az esetet, amikor az árukat át tudják rakodni a hajóról egy csónakba és a csónak a biztonságba helyezett, átrakodott árukkal elsüllyed, de a hajó nem; valamint, amikor a csónak megmenekül, de a hajó utóbb mégis elsüllyed. Az előbbi esetben a hozzájárulást megadta az árukidobás rodoszi szabálya szerint, míg az utóbbiban nem, „*ha a csónak az áruk egy részével megmenekült, de a hajó elsüllyedt, nem kell elszámolni azoknak, akiknek áruai a hajón elpusztultak, mivel a hozzájárulás (csak) a megmentett hajóért jár.*”⁸⁶

Külön szabályozza a rodoszi hajózási törvény a kidobás egy sajátos körülményét a III. rész 35. fejezete.⁸⁷ Amikor is a közös veszély elhárítása során a hajó is megsérül, az árboca kitörik. „*Ha a hajón árukidobást hajtottak végre, miközben az árboc magától tört ki, megsérült; minden hajós és kereskedő (emporoi), a rakomány, a megmentett hajó (to ploion szóthenta) vegyen részt a hozzájárulásban.*”⁸⁸

A III. rész 43. fejezete⁸⁹ bővebben fogalmaz. „*Ha a hajót vihar ragadta el és árukidobást hajtottak végre; továbbá, ha megsérült az árboc, a kormány (katartion⁹⁰), a kormányrúd felső elágazása, a horgony és az uszály; mindezek vegyenek részt a hozzájárulásban, a hajó és a megmentett áruk értékével együtt.*”⁹² E fejezetek tanúsága szerint a hajó megsérülése már önmagában is jogot ad a hozzájárulásra, ami már nehezen egyeztethető

⁸⁵ „ἐὰν ὁ ναύκληρος θεῖς τὰ φορτία ἐπὶ τῷ τόπῳ τῶν συνθηκῶν καὶ τι πάθῃ τὸ πλοῖον, τὸ μὲν ναῦλον εἰς πλήρες εἰσκομιζέσθω ὁ ναύκληρος ὑπὸ τοῦ ἐμπορίου, τὰ δὲ ἐν ὄριᾳ ἐκβεβλημένα ἀκίνδυνα εἶναι ὑπὸ τῶν συμπλεόντων τοῦ πλοίου μετὰ τοῦ πλοίου, τὰ δὲ εὗρισκόμενα ἐν τῷ πλοίῳ ἅμα τοῦ πλοίου εἰς συμβολὴν ἐρχέσθωσαν.” ASHBURNER (gr. text) 1909. 30.

⁸⁶ Ford.: Szabó Pál, (Callistratus D. 14. 2. 4. pr.). „*Si scapha cum parte mercium salva est, navis periit, ratio haberi non debet eorum, qui in nave perdidērunt, quia iactus in tributum nave salva venit.*” MOMMSEN 1928. 220. A rodoszi törvény alkalmazásának további fontos kritériuma. Vagyis, ha a hajó elsüllyedt vagy, ha kalózok elrabolták, nem alkalmazható. Ld.: MOLNÁR-JAKAB: Római jog. 2001. 317.

⁸⁷ Ford.: Szabó Pál.

⁸⁸ „ἐὰν πλοῖον ἐκβολὴν ποιήσῃται τῆς καταρτίας αὐτοματῶς ἀποβαλλομένης ἢ κοπτομένης, πάντες οἱ ναῦται καὶ οἱ ἔμποροι καὶ τὰ φορτία καὶ τὸ πλοῖον σωθέντα εἰς συμβολὴν ἐρχέσθωσαν.” ASHBURNER (gr. text) 1909. 31.

⁸⁹ Ford.: Szabó Pál.

⁹⁰ A pontos fordítását megnehezíti a hajózási kifejezések hasonlósága. Az alapige a καταρτάω= felakaszt. Κατάρτιον jelentése kormányrúd. Hiszen valóban fel és leszerelhető volt a hajó kormánysszerkezete, hogy a sekélyebb folyami vizeken is közlekedhessen (Ld.: A melléklet hajó rekonstrukcióját). A hajózás technikájában még ismeretlen volt az ún. far-tőkekormány. Helyette a hajófarhoz erősített két evező látta el e feladatot. BRÉHIER 2003. 413. Bizánci hajótípus kevés maradt ránk. A közelmúltban Robert Ballard mélytengeri régész a Fekete-tengerben folytatott eredményes kutatásokat. A másik figyelembe vehető szó, a καταρτεῖα jelentése pedig árboc, rúd (MLHG 7. köt. 3739.).

⁹¹ A fordítás itt is kétféle módot kínál. Az ἐφόλκαιον= kormánylapát. De elképzelhető az ἐφόλκιον= uszály, kis hajó a hajó után kötve. Véleményünk szerint, bár Ashburner kizárta, de az előbbi fejezet értelmében lehetséges, hogy biztonsági csónak használatára vonatkozik, amelyet a nagyobb hajók után kötöttek. A szövegben szereplő plur. Gen. alak is az utóbbit támogatja.

⁹² „ἐὰν πλοῖον ἐπὶ χειμῶνι καταληφθῇ καὶ ἐκβολὴν ποιήσῃ τοῦ γόμου καὶ κεράτων κλάσιν καὶ καταρτίου καὶ αὐχένων καὶ ἀγκυρῶν καὶ ἐφολκιων, ταῦτα πάντα εἰς συμβολὴν ἐρχέσθωσαν ἅμα τῆς τιμῆς τοῦ πλοίου καὶ τῶν σωζομένων φορτίων.” ASHBURNER (gr. text) 1909. 36.

össze a római jogi alapelvekkel.⁹³ Itt már nem a feláldozáson van a hangsúly, hanem inkább a bekövetkezett káron.

A Digesta, ha említ is ilyen eseteket, mindig pontosan különválasztja a hajónak az áru megmentése után vagy a mentés alatti sérülésének bekövetkeztét vagy valamilyen felszerelés eltávolítását. Az előbbi esetben nem, az utóbbi esetben alkalmazható az árukidobás szerinti hozzájárulás. „Ha, az áruk megmentése után, a hajó rosszabb állapotba került (megsérült), vagy ha valamilyen felszerelést leszereltek⁹⁴ róla, akkor semmilyen kármegosztást⁹⁵ nem kell viselni⁹⁶, mivel ez teljesen eltérő ok miatt van, mint ami a hajó (megkönnyítése) érdekében vagy azért történt, hogy valaki az árut felvette.”⁹⁷ Viszont: „Abban az esetben, amikor a hajó árbocát vagy más felszerelését⁹⁸ a mindenkit fenyegető veszély elhárítása miatt vágják ki, hozzájárulást kell adni.”⁹⁹ Hasonlóan nyilatkozott Hermogenianus: „Amikor a hajó árbocát azért vágják ki, hogy a hajó az áruival megmenekülhessen, méltányos helye van a hozzájárulásnak.”¹⁰⁰

Láthatjuk, hogy a Digesta csak a hajó és áruinak megmentése érdekében kivágott árboc esetében ad helyt hozzájárulásnak, a bizánci kori szabályozás viszont kiszélesíti a Lex Rhodia alkalmazását. A hozzájárulás megítéléséhez elegendő, ha az árboc az árukidobás során magától sérül meg.

A bizánci törvényünk III. részének 44. fejezete¹⁰¹ kibővíti ugyanezt a tényállást, különválasztva az áru megkárosodását attól függően, hogy okozati összefüggésben van-e a kidobással vagy nem. „Ha a hajó rakományt visz és a viharban a kormányrudat kidobják, avagy a kormányrudak felső elágazása¹⁰² törik el, vagy az uszályok közül valamelyiket elhagyják és ha a vihar miatt a rakomány beázik, akkor szükséges mindennek részt vennie a hozzájárulásban. Ha viszont a rakomány a hajófenékben összegyűlt víz miatt és nem a vihar miatt károsodik, akkor a hajótulajdonos kapja vissza a fuvardíjat, és ami (az áruból) száraznak látszik, legyen kiadva neki, olyan mértékben, ahogyan magának már lefoglalta.”¹⁰³ A rodoszi törvény ebben az esetben csak a hajótulajdonos kárviselését és felelősséget szabályozza. Véleményünk szerint itt viszont biztosítja a szárazon maradt áru visszatár-

⁹³ ASHBURNER 1909. 259.

⁹⁴ A hajó felszereléséhez tartozó dolgokat, pl. kötelet, vitorlát, evezőket, stb. Szokásos gyakorlat volt a kikötőben a tengerjáró hajók kormánylapátját leszerelni és kiemelni a vízből, hogy megóvják azt a sérüléstől. Ld.: MARJAI-PATAKI 1973. 108

⁹⁵ A szövegbeli megnevezése „collatio”. A kár megtérítésére összegyűjtött összeg, követve Földi András értelmezését, kármegosztásnak fordítjuk. FÖLDI 1997. 218.

⁹⁶ Ilyenkor a hajós maga viseli a kárt.

⁹⁷ Ford.: Szabó Pál (Paulus D. 12. 2. 1.). „Si conservatis mercibus deterior facta sit navis aut si quid exarmaverit, nulla facienda est collatio, quia dissimilis earum rerum causa sit, quae navis gratia parentur et earum, pro quibus mercedem aliquis acceperit.” MOMMSEN 1928. 220.

⁹⁸ Itt az „armamenta” helyett már az „instrumentum” pontos jogi kifejezés szerepel. BRÓSZ-PÓLAY 1989. 192.

⁹⁹ Ford.: Szabó Pál (Papinianus D. 14. 2. 3.). „cum arbor aut aliud navis instrumentum removendi communis periculi causa deiectum est, contributio debetur.” MOMMSEN 1928. 220.

¹⁰⁰ Ford.: Szabó Pál (Hermogenianus D. 14. 2. 5. 1.). „Arbore caesa, ut navis cum mercibus liberari possit, aequitas contributionis habebit locum.” MOMMSEN 1928. 220.

¹⁰¹ Ford.: Szabó Pál.

¹⁰² Lehetséges, hogy a kifejezés a kormányrendszer felső, tartó elágazására vonatkozik.

¹⁰³ „ἐὰν πλοῖον ἔχη γόμον καὶ ἐν ζάλῃ ἐκβολὴ τῆς καταρτίας γένηται ἢ τῶν αὐχένων κλάσις ἢ ἀπώλειά τινος τῶν ἐφορκίων, ἐὰν μὲν ἐκ τῆς ζάλῃς συμβῇ τὸν γόμον βραχύναι, ἀνάγκη πᾶσα εἰς συμβολὴν ταῦτα ἔρχεσθαι. Εἰ δὲ ὁ γόμος ἐκ τῆς ἀντλίας πλείω βλαβῇ καὶ οὐχὶ ἐκ τῆς ζάλῃς, τὰ ναῦλα λαμβανέτω ὁ ναύκληρος καὶ τὰ εἶδη παραδιδότω ξηρὰ μέτρῳ καθὼς παρέλαβεν.” ASHBURNER (gr. text) 1909. 36–37.

tási jogát is.¹⁰⁴ A hajóskapitány (*magister navis*) áru visszatartási jogát említi a *Digesta is*, hiszen az utasoknak, fuvaroztatóknak „teljesen természetes, hogy ha vannak áruai, a hajótulajdonos azokat tartsa vissza.”¹⁰⁵ Bár előzetesen nem köteles a vagyoni helyzetüket átvizsgálni.¹⁰⁶ A megmaradt áru visszatartásának fontos biztosíték szerepe van. Hiszen a többi megmaradt áru tulajdonosai ebből kérhetik a közös hozzájárulásuk egymás közötti arányos viselését.

Továbbá a hajóskapitány az a személy, akivel szemben -a rodoszi árukidobás szabálya szerint- perelniük kell a résztvevőknek jogaik érvényesítésért. Mivel a hajón az utasok, fuvaroztatók egymással nincsenek, csak a kapitánnyal közvetlenül vannak jogviszonyban, csak vele szemben és általa indíthattak pereket mind a kártérítésre (*actio locati*), mind a kifizetendő hozzájárulás egymás közötti arányos elosztására (*actio conducti*). Ez utóbbi esetben a kapitány, ha nem tartotta vissza a megmaradt árukat még perelhető is lesz (*actio locati*).

A *Digesta* még egy „finomabb megkülönböztetést” (*„suptilior distinctio”*) tett áru megromlásának oka szerint, de a károsultak szempontjából. Mégpedig különválasztva a kidobott áruk miatt keletkezett kárt és a hajón maradt, de megrongálódott, értékcsökkenő áruk miatt keletkezett kárt. Azt vizsgálva, hogy amennyiben a hajón maradt áru megrongálódása miatt a tulajdonost ért kár nagyobb lett, mint az elvesztett áruk tulajdonosainak fizetendő hozzájárulás, ebben az esetben a hozzájárulásra kötelezett tulajdonos nem köteles kettős kárt viselni.¹⁰⁷ A sajátját és a másokét. „Mert, mint ahogyan annak, aki elvesztette áruait, segítenek, úgy segíteni kell annak is, aki kidobás miatt megrongálódott árut kezd tovább birtokolni. Ezeket adta válaszában Papirius Fronto¹⁰⁸”.

A rodoszi hajózási törvény utolsó fejezete az árukidobás során kidobott áru megmentésével és a megmentőjével foglalkozik. A III. rész 47. fejezete¹⁰⁹ szerint az áru megmentője a részesedését a víz mélységének nagysága szerint kapja meg. „Ha arany vagy ezüst, vagy bármi más a tengerfenékről fel lett hozva, 8 orgüia¹¹⁰ mélységről, akkor a kimentő kapja meg harmadrészét, ha 15 orgüia¹¹¹ mélységről hozta fel, kapja meg a felét a mély tenger veszélye miatt. A tengerből a szárazföldre kisodródott és megtalált vagy a szárazföldre 1 pékhüsz¹¹²-re kivetett megmentett árukból pedig kapja meg a tizedrészét.”¹¹³

¹⁰⁴ Erre utalhat a szövegben a *παρέλαβεν* ige erős aoristosa is.

¹⁰⁵ Ford.: Szabó Pál (Paulus D. 14. 2. 2. pr.). „Plane commodius est, si sint, retinere eas (magister navis).” MOMMSEN 1928. 220.

¹⁰⁶ Paulus D. 14. 2. 2. 6.

¹⁰⁷ Ford.: Szabó Pál (Callistratus D. 14. 2. 4. 2.). „quia non debet duplici damno onerari.” MOMMSEN 1928. 220.

¹⁰⁸ Ford.: Szabó Pál (Callistratus D. 14. 2. 4. 2.). „Nam sicut ei qui perdiderit subvenitur, ita et ei subveniri oportet, qui deteriores propter iactum res habere coeperit. Haec ita Papirius Fronto respondit.” MOMMSEN 1928. 220. Papirius Fronto: A II. század legnevesebb tanára, Marcus Aurelius nevelője. GRANT 1996. 88.

¹⁰⁹ Ford.: Szabó Pál.

¹¹⁰ Hosszmérték. Nagysága eltérő, 1 orgüia kb. 187-216 cm. 6 láb (podes), 96 ujj, hüvelyk (daktülosz). SCHILBACH 1970. 22.

¹¹¹ A 15-20 orgüia mélységet a tengeri hajózásban a szárazföld, a zátonyok közelségének is tartották a hajósok. Az Újszövetség szövege Pál apostol Rómába szállításkor is így emlékezik meg (Ap. Csel. 27. 28.).

¹¹² 1 pékhüsz kb. 24-32 ujj, kb. 46-70 cm. SCHILBACH 1970. 20-22.

¹¹³ „μὲν ἔδωκεν χρυσίον ἢ ἀργύριον ἢ ἑτερόν τι ἐκ βυθοῦ ἐπαρῆ ἅπτο ὀργυῶν ὀκτώ, λαμβανέτω ὁ ἀποσώζων τὸ τρίτον μέρος. ἀπὸ δε ὀργυῶν δεκάπεντε, λαμβανέτω ὁ ἀποσώζων τὸ ἡμισυ διὰ τὸν κίνδυνον τοῦ βυθοῦ. τῶν δε ἐκριπτομένων ἀπὸ θαλάσσης εἰς γῆν καὶ εὐρισκομένων ἢ ἐπιφερομένων ἐπὶ πῆχυν ἕνα, λαμβανέτω ὁ ἀποσώζων δέκατον μέρος τῶν ἀποσωζομένων.” ASHBURNER (gr. text) 1909. 37-38.

Már a Digesta is említett olyan árukat, amelyeket búvárok (*urinatores*) bizonyos díj fejében kimentettek.¹¹⁴ A bizánci jogban viszont már pontosan meghatározott részesséddel, díjszabással ösztönözték az kidobott áruk megmentőit.

A kidobott áru utólagos előkerülésének további jogi vonatkozásai vannak. Már a Digesta szerint is: „*Ha azok az áruk, amelyeket kidobtak, előkerülnek, a kármegosztás összege csökken: ha már a hozzájárulás megtörtént, akkor azok, akik megfizették, pereljenek a locatio-ból eredő keresettel (actio locati) a hajóskapitánnyal szemben azért, hogy az a conductio-ból eredő keresettel (actio conducti) érvényesítse jogát és amit már behajtott, visszaadja.*”¹¹⁵

Más vonatkozása is van a kidobott áru megtalálásának. A hajósok, kereskedők viszszamehetnek megkeresni. Ahogy Paulus megállapította: „*A kidobott áruk a tulajdonos tulajdonában maradnak, nem pedig az azt megragadó személynél, mivel azt nem elhagyott dologként birtokolná.*”¹¹⁶ Az így kidobott árukon (*res iactatae*) ugyanis másnak nem lehet tulajdonjogot birtokbavétellel szerezni, mivel azok nem minősülnek ún. elhagyott dolognak (*res derelicta*). Vagyis ezeket a hajó megkönnyítése céljából és nem a dolog feletti uralom, hatalom feladásának szándékával dobják ki a tengerbe.¹¹⁷ Az ilyen a tengerbe kidobott, vagy a tenger által a partra sodort áruk elvétele már egyértelműen lopásnak számított.¹¹⁸ A Digesta görögül idézi Antoninus¹¹⁹ császárnak erre vonatkozó rendelkezését.¹²⁰

A rodoszi hajózási törvény a Digestával itt bemutatásra került összehasonlításából is láthatjuk, hogy az antik szabályozásbeli párhuzamok mellett a bizánci törvényben legalább annyi eltérés, módosítás történt. Ez természetes is, hiszen a gyakorlattól függő, „élő” évszázados szokásjogi szabályokról van szó, nem egyszeri alkalommal megalkotott törvényről.

Előadásunk végén néhány példát mutatunk az árukidobás szabályának alkalmazásaira az ókortól napjainkig. Felhívjuk a figyelmet arra, hogy ha az *Újszövetség* egy, a kommentárok által elhanyagolt, epizódját vizsgálat alá vesszük, véleményünk szerint egyetlen alkalommal szabályosan elvégzett árukidobás leírását találjuk az *Apostolok Cselekedeteiben*.¹²¹ Mégpedig a megfelelő görög jogi fogalmakkal együtt.¹²² A vonatkozó részekben *Pál apostolt* viszontagságos tengeri útja során, a kis-ázsiai partvidéktől Itália felé, Mira városában egy nagy alexandriai gabonaszállító kereskedelemi hajóra (276 főnyi

¹¹⁴ Callistratus D. 14. 2. 4. 1. „*merces per urinatores extractae sunt*” MOMMSEN 1928. 220.

¹¹⁵ Ford.: Szabó Pál (Paulus D. 14. 2. 2. 7.). „*Si res quae iactae sunt apparuerint, exoneratur collatio: quod si iam contributio facta sit, tunc hi qui solverint agent ex locato cum magistro, ut si ex conducto experiat ut quod exegerit reddat.*” MOMMSEN 1928. 220.

¹¹⁶ Ford.: Szabó Pál (Paulus D. 14. 2. 2. 8.). „*Res autem iacta domini manet nec fit adprehendentis, quia pro derelicto non habetur.*” MOMMSEN 1928. 220. Ld.: ERDŐDY 2008/I. 97-113; továbbá: Benedek 1983. 7-31.

¹¹⁷ A római jogban akkor ismerték el a foglalás lehetőségét, ha nemcsak a dolog birtokáról, hanem a tulajdonáról is lemondtak. A kidobott áruknál viszont csak birtok-derelictio történt és nem tulajdon-derelictio. Ld.: FÖLDI-HAMZA 1996. 332-333.

¹¹⁸ Julianus D. 14. 2. 8. pr.; hasonlóan Gaius D. 41. 1. 9. 8.

¹¹⁹ Valószínűleg Antoninus Pius császárról (138-161) van szó, aki már trónra lépése előtt megfelelő jogi gyakorlatra is szert tehetett, hiszen őt Hadrianus császár az Itáliában létrehozott négy kerületi bíróság egyikének nevezte ki, később Asia provincia proconsuljaként pedig kiváló hírnévre tett szert. Császárként praefectus praetoriokká kiváló jogászokat nevezett ki, kezdve a sort Marcus Gavius Maximus-szal, aki húsz évig töltötte be ezt a tisztséget. GRANT 1996. 82-83; 86; 90.

¹²⁰ D. 14. 2. 9. E szöveghelyen éppen nem kalózkod, hanem állami adóbérlők által elkövetett rablásról van szó.

¹²¹ Pál apostol 4. útja a Földközi tengeren (Kr. u. 60. k) part menti hajózásnak indult: Az útvonal: Jeruzsálem, Szidón, Ciprus keleti partja, Kilikia, Pamphília, Mira városa érintésével. A szöveghely Knidos-Rodoszt nem említi.

¹²² Pl.: Árukidobás (ekbolé), a hajó felszerelésének (szkeué) fogalmai. Lásd: VARGA 1996. 287.; KISS 1983. 253.

legénységgel) tették át, hogy Rómába szállítsák. A hajó Kréta alatt a nyílt tengeren, viharba került: „*Minthogy pedig a szélvész hányt, vetett bennünket, másnap kidobták a hajóterhet,*¹²³ *és harmadnap saját kezükkel dobálták ki a hajó felszerelését.*¹²⁴” Bár a nagy gabona-szállító hajón már 14. napja éheztek, mégis sor került – a megmenekülés érdekében – a szállítmány kidobására. A leírás azt is sejteti, hogy ez is a hajó könnyítése céljából történt: „*Miután jóllaktak, könnyítettek a hajón; a gabonát kihányták a tengerbe.*”¹²⁵ (ford.: Károli Gáspár, Ap. Csel. 27. 18–19. és 38.).

A *nomosz rhodiön nautikosz* hatása természetesen nem állt meg Róma vagy Bizánc határainál. A Mediterráneum középkori tengeri kereskedelmében épp ugyanúgy továbbélt. Sőt kijelenthetjük, hogy a középkorban éppen Bizánc segítette e szabályok megőrzését, fennmaradását és átmentését más tengeri jogi szabályokba.

Az 1272-es *Raguzai Statutum VII* könyve hajózási rendelkezéseket tartalmaz.¹²⁶ Ebben az árukidobás feltételéről 58. fejezet külön rendelkezik. „*LVIII. Azokról, akik valamit a hajóról a tengerbe dobnak.*”¹²⁷ „*Határozzuk: hogy ha valaki kidobni merészel valamit a tengerbe a hajóról vagy a fahajóról, a hajóskapitány (nauclerus) és a többség beleegyezése nélkül, akik abban a hajón vannak; az, aki kidobta, köteles megtéríteni az egészet (kárt), amit kidobott.*”¹²⁸ Tehát nincs helye a többiek által viselt hozzájárulásnak, hanem annak az egynek kell az egész kárt megtéríteni, aki a kidobással azt okozta. Az árukidobás eldöntéséhez, a bizánci szabályhoz hasonlóan, itt is megkövetelik a többség előzetes egyetértését. Vagyis, enélkül nem „érvényes” az árukidobás végrehajtása.

A 7. fejezet pedig a hajó fa felszerelésében, árbocában, vitorlájában, horgonyában, csónakjaiban bekövetkezett kárral részletesen foglalkozik.¹²⁹ Előírva a hajón keletkezett kár közös megtérítését és ebben a hajó felbecsülését is. Valamint azt, hogy ennek során a hajót is fel kell becslni, viszont a harmadánál kevesebbet le kell vonni belőle.

Ez a rendelkezés is a bizánci szabályt követi: A hajó felértékelésével ugyanis a rodoszi törvény *II. rész 16. fejezete* foglalkozik. A bekövetkezett kár nagyságának megállapításához szükséges értékbecslés (*timészisz*) során természetesen a hajót értékét is fel kell becslni. Ennek alapja a hajó befogadóképessége. Minden 1000 modiszmosz¹³⁰ után 50 arannyal és a teljes felszereléssel részt kell vennie a *közös hozzájárulásban* (*eisz szümbolén*). Ha pedig régi hajóról van szó, minden 1000 modiszmosz után 30 arannyal, de a vagyon értékbecslési eljárásban ebből a harmadát (*to triton merosz*) le kell vonni.

Hasonló példát folytathatnánk más középkori statutumokkal.¹³¹ A Földközi-tengerről: 1156–60 Pisa (Constitutum Usus), 1214 Curzola, 1227 Ziani, 1258 Barcelona (Ordinance), a katalán Consolato del mare, 1272 Ragusa és Tortosa, 1312 Spalato, stb. Sőt északi Hanza-városokkal: 1270 Hamburg, 1299 Lubeck, 1270 Riga, stb.¹³² Mind megkö-

¹²³ „ἐκβολὴν ἐποιούντο” ÚJSZÖVETSÉG 1934. 397.

¹²⁴ „τῇ τρίτῃ αὐτόχειρες τὴν σκευὴν τοῦ πλοίου ἔριψαν.” ÚJSZÖVETSÉG 1934. 397.

¹²⁵ „ἐκούφιζον τὸ πλοῖον ἐκβαλλόμενοι τὸν σῖτον εἰς τὴν θάλασσαν.” ÚJSZÖVETSÉG 1934. 399.

¹²⁶ LIBER STATUTORUM 1904. (Itt köszönöm meg JUHÁSZ ÁGNESnek a statutum rendelkezésemre bocsátását.)

¹²⁷ „De hiis qui prohibeant aliquid de navi in mari” LIBER STATUTORUM 1904. 169.

¹²⁸ Ford.: Szabó Pál. „Decernimus quod si aliquis presumeret prohibere aliquid in mare de nave vel ligno, sine voluntate nauclerii et majoris partis illorum qui sunt in ligno, ille qui projecit tenetur emendare totum illud quod projecisset.” LIBER STATUTORUM 1904, 169.

¹²⁹ „De dampnis que eveniunt navibus in arboris et antendis.” LIBER STATUTORUM 1904, 154.

¹³⁰ A hajózásban is használt szállítási űrmérték, latinul modius. Pl.: 1 rodoszi tengeri modiosz 30, 99 liter. SCHILBACH 1970. 137.

¹³¹ ASHBURNER 1909. 119.

¹³² ASHBURNER 1909. 270.

vetelik az előzetes beleegyezést az árukidobás végrehajtása előtt. De vannak kivételek. A pisai szabályozás különbséget tesz beleegyezéssel történő (*iactus cum concordia*) és beleegyezés nélküli árukidobás (*iactus sine concordia*) között. Az előbbi esetben, a raguzai szabályhoz hasonlóan, a kidobó személyt terheli a teljes kártérítés felelőssége. Hasonlóan a *Consolato del mare* is elválasztja az árukidobás két lehetséges esetét (239. fejezet). Külön szabályozza az ún. rendkívüli árukidobást, amikor a veszély olyan gyorsan fenyeget, hogy az árukat előzetes megegyezés nélkül dobják a tengerbe. Emellett szabályozza a „rendes” beleegyezéssel történő árukidobást.¹³³

Az ókorban szokásjogi úton kialakult és a középkorban Bizánc által fenntartott szabály utóéletét, tartósságát mi sem mutatja meg jobban, mint két záró példánk. A mai modern tengeri kereskedelmi jog is ismeri az árukidobás jogintézményét. Az angolszász jogterületen az árukidobás neve: *jettison*.¹³⁴ A kidobott árué: *jetsam*.

A tengerjogból még a polgári jogba is átkerült a jogelv. A legszebb recepcióját német jogterületen találhatjuk. A rodoszi szabály alapelvének lényegét, immár a tengerjogtól elszakítva, a német polgári törvénykönyv (ABGB) is átvette. „Ha valaki szükség esetén, hogy saját maga vagy más nagyobb kárát megakadályozza, feláldozza saját tulajdonát, így őt mindenkinek, aki ebből hasznot húzott, arányosan kárpótolnia kell.”¹³⁵

Megállapíthatjuk tehát, hogy ez a különös jogintézmény, egyedülállóan, az ókortól kezdve kifinomult volt szabályozva és, bár módosulva, de mind a mai napig fennmaradt. Ebben pedig a bizánci jog közvetítő-értékmegőrzésének, a rodoszi hajózási törvénynek a szerepe vitathatatlan.

BIBLIOGRÁFIA

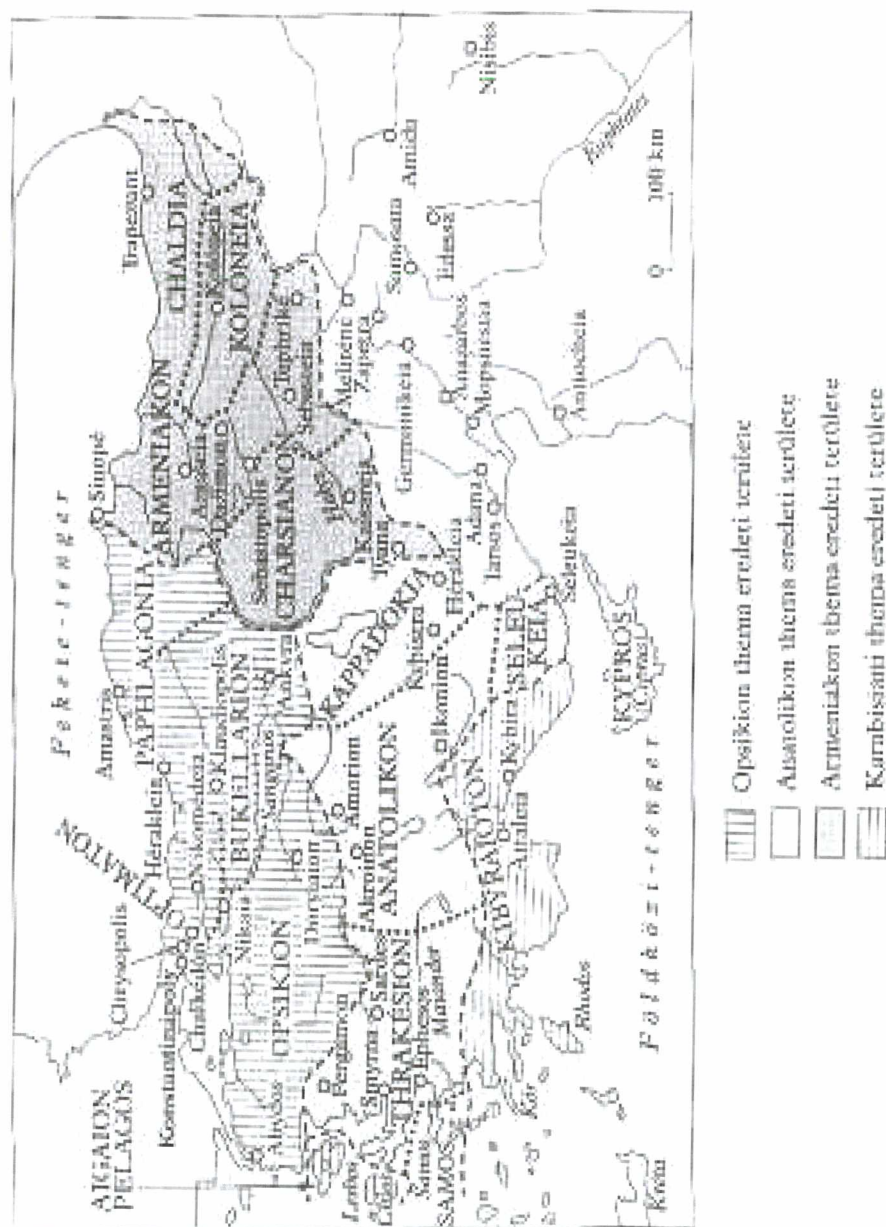
- | | |
|-------------------|--|
| ASHBURNER 1909. | ASHBURNER, WALTER: The Rhodian Sea Law. Oxford 1909. |
| ASHBURNER 1910. | ASHBURNER, WALTER: The Farmer's Law. <i>Journal of Hell. Studies</i> 30 (1910) 85–108., 32 (1912) 68–95. |
| ATKINSON 1954. | K. M. T. ATKINSON: Rome and the „Rhodian Sea Law”. <i>Iura</i> 25 (1954) 46–98. |
| BENEDEK 1983. | BENEDEK FERENC: Derelictio, occupatio, usucapio. In: <i>Jogtörténeti Tanulmányok V.</i> Budapest 1983. 7–31. |
| BRÉHIER 1997. | LOUIS BRÉHIER: Bizánc tündöklése és hanyatlása I. <i>Varia Byzantina I.</i> Ford. Baán István. Budapest 1997. |
| BRÉHIER 2003. | LOUIS BRÉHIER: A bizánci birodalom intézményei. <i>Varia Byzantina VII.</i> Ford. Baán István. Budapest 2003. |
| BRÓSZ-PÓLAY 1989. | BRÓSZ RÓBERT–PÓLAY ELEMÉR: Római jog. Budapest 1989. |
| ERDŐDY 2008. | ERDŐDY JÁNOS: „Ajándékok, melyeket a császárok a nép közé szórattak” A <i>iactus missilium</i> kérdései a római jogban. <i>Iustum, Aequum Salutare</i> IV. 2008/1. 97–113. |
| FMH 2000. | FERENCZY ENDRE–MARÓTI EGON–HAHN ISTVÁN: Az ókori Róma. Budapest 2000. |
| FÖLDI 1997. | FÖLDI ANDRÁS: Kereskedelmi jogintézmények a római jogban. Budapest 1997. |
| FÖLDI-HAMZA 1996. | FÖLDI ANDRÁS–HAMZA GÁBOR: A római jog története és institutói. Budapest 1996. |
| GRANT 1996. | MICHAEL GRANT: Róma császárai. Budapest 1996. |

¹³³ ASHBURNER 1909. 269, 283–284.

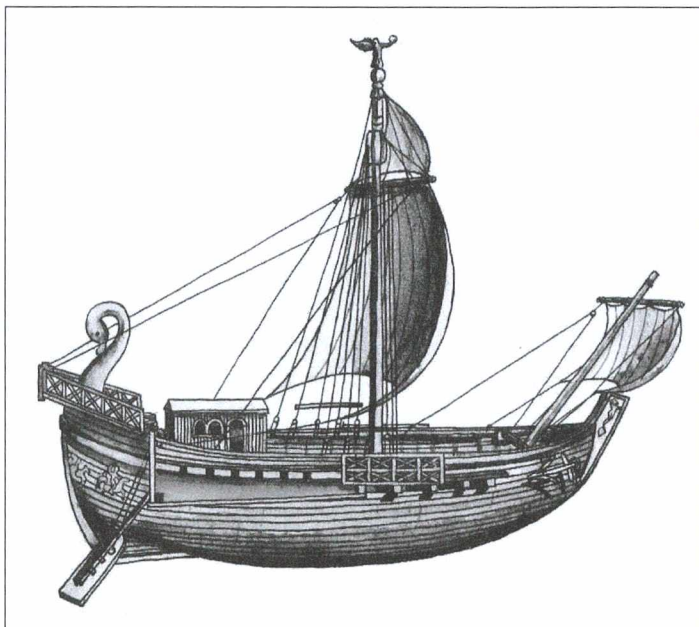
¹³⁴ Fogalma pontosan megfelel az antik és a középkori árukidobás definíciójának: „The act of throwing overboard from a vessel part of the cargo, in case extreme danger, to lighten the ship.” LCD 1985. 855.

¹³⁵ ABGB 1043. §. (Ford.: Píróth Ildikó)

- KISS 1983. KISS SÁNDOR: Újszövetségi görög-magyar szómagyarázat. Budapest 1983.
 LCD 1985. Law and commercial dictionary in five language. 1985.
 LIBER STATUTORUM Liber statutorum Civitatis Ragusii compositus anno 1272. Ed. Bogišić V. et Jireček, C. In: *Monumenta spectantia historico-iuridica Slavorum Meridionalium* IX. Zagreb 1904.
 LEX NAUTICA 1973. The text of Chapter 30 of the Lex Nautica. *Hellenika* 26 (1973) 207–215.
 M. GRIGORIN-IOANNIDU M. GRIGORIN-IOANNIDU: Das Seethema der Kibyrraioten Beitrag zum problem seiner Entstehung. *Bizantina* 11 (1982) 201–221.
 MARJAI-PATAKI 1973. MARJAI IMRE-PATAKI DÉNES: A hajó története. Budapest 1973.
 MARÓTI 2007. MARÓTI EGON: A délosi rabszolgapiac és a kalózkodás. In: „*Feci quod potui*” Szerk. Hoffmann Zsuzsanna. Szeged 2007. 103–116.
 MLHG MÝga lexikán ÝlhV thV EllhnikhV glosshV. Aqhnaí 1953. TàmoV 7.
 MOLNÁR 1994. MOLNÁR IMRE: A római magánjog felelősségi rendje. Szeged 1994.
 MOLNÁR-JAKAB 2001. MOLNÁR IMRE-JAKAB ÉVA: Római jog. Szeged 2001.
 MOMMSEN 1928. Digesta In: Corpus Iuris Civilis. Recognovit: THEODORUS MOMMSEN. Berolini 1928. 219–221.
 MORAVCSIK 1966. MORAVCSIK GYULA: Bevezetés a bizantinológiába. Budapest 1966.
 OLAJOS 2003. In: Bíborbanszületett Konstantín: A birodalom kormányzása. Fordította: Moravcsik Gyula, az előszót írta: OLAJOS TERÉZIA. Budapest 2003.
 OSTROGORSKY 1929-1930. GEORG OSTROGORSKY: Über die vermeintliche Reformtätigkeit der Isaurier. In: *Byzantinische Zeitschrift* 30 (1929/1930) 394–400.
 OSTROGORSKY 2003. GEORG OSTROGORSKY: A bizánci állam története. Budapest 2003.
 PERTUSI 1952. Constantino Porfirogenito De thematibus. Introduzione testo critico - commento a cura di A. PERTUSI. Citta del Vaticano 1952.
 PIRÓTH-SZABÓ PIRÓTH ILDIKÓ-SZABÓ PÁL: A lex Rhodia de iactu mercium. In: *Documenta Historica*. Szeged (megjelenés alatt).
 REEDIE 1841. JAMES REEDIE: A Historical view of the law of maritime commerce. Edinburgh–London 1841.
 SÁNDOR 2000. SÁNDOR ISTVÁN: A társasági jog előzményei az ókori jogokban. In.: Jogtudományi Közlöny. 2000. (335–352.) 342–343.
 SCHILBACH 1970. Byzantinische metrologie. München 1970.
 SCHREINER 2002. PETER SCHREINER: Bizánc. Budapest 2002.
 SZTRABÓN 1977. STRABÓN: Geographika (ford.: Dr. Földy József) Budapest, 1977.
 TODB 1991. The Oxford dictionary of Byzantium. New York–Oxford 1991.
 TORR 1886. C. TORR: Rhodes under the Byzantines. Cambridge 1886.
 ÚJSZÖVETSÉG 1934. H KAINH DIAQHKH. Text with critical apparatus. London 1934.
 VARGA 1996. Újszövetségi görög-magyar szótár. Szerk. Varga Zsigmond J. Budapest 1996.
 ZACHARIAE 1955. ZACHARIAE VON LINGENTHAL: Geschichte des griechisch-römischen Rechtes. Berlin 1892. Reprint: Aalen 1955. 313–319.



A themarendszer Kis-Ázsiában a VIII–IX. században.
(Ostrogorsky 2003. Függelék)



Kereskedelmi hajó rekonstrukciója

(Štefan Gulaš–Dušan Leščínsky: A vitorlás hajók története. Budapest 1984. 40.)